

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКОГО КОМПЛЕКСА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Сохранение своего положения на рынке пассажирских перевозок, а также повышение их эффективности в современных условиях стало наиболее важной задачей пассажирского комплекса железнодорожного транспорта. Главной причиной низкой рентабельности пассажирских перевозок являлись тарифы на социально значимые перевозки, установленные ниже экономически обоснованного уровня. Историческая убыточность дальних пассажирских перевозок требовала погашения потерь в доходах за счёт внутренних ресурсов ОАО «РЖД», что обусловило широкое применение механизма перекрестного субсидирования, когда убытки полностью компенсировались за счет доходов от грузовых перевозок, что вызывало повышение тарифов на грузовые перевозки и становилось препятствием в организации эффективного бизнеса, как в пассажирском, так и в грузовом движении. Вследствие чего, применение данного механизма стало невозможным.

Создание ОАО "Федеральная пассажирская компания", имеющей право на компенсацию убытков за счёт средств Федерального бюджета Российской Федерации, позволяет частично решить возникшие проблемы. Однако для решения этой задачи требуются усилия как ОАО ФПК, так и ОАО РЖД по оптимизации расходов связанных с перевозкой пассажиров. Участие компании ОАО РЖД здесь складывается из услуг предоставления инфраструктуры, а также аренды и эксплуатации тягового подвижного состава. В связи с этим совершенствование организации эксплуатационной работы в пассажирском движении является одним из важнейших направлений сокращения расходов связанных с перевозкой пассажиров.

Оценить текущие расходы, связанные с этим, позволяет методика экономической оценки показателей эксплуатационной работы в пассажирском движении. Результаты расчетов, проведенных автором, позволили ранжировать ответственность отдельных подразделений компании за уровень удельных затрат. В частности, расходы инфраструктуры зависят от эффективности работы территориальных филиалов и Дирекций по ремонту пути, а затраты на маневровую работу формируются в основном Дирекцией управления движением. Однако,

действующая методика [3] не учитывает затраты по прочим видам деятельности, а именно - оказание услуг клиентам, появившиеся в связи с образованием пассажирских компаний в дальнем и пригородном сообщении. Для получения объективной и полной величины расходов, связанных с перевозкой пассажиров следует учитывать дополнительные статьи затрат, отражающие оказание услуг пассажирским компаниям, для чего необходим тщательный анализ отчетности о расходах с целью их выявления и отнесения на измерители.

Список литературы:

1. Аникеева-Науменко Л.О., Пассажирские перевозки в дальнем следовании: опыт, проблемы и перспективы. Экономика железных дорог №12, 2010.
2. Елизарьев Ю.В., Каверин О.В., Основные направления совершенствования государственного регулирования пассажирских перевозок в дальнем следовании на железнодорожном транспорте. Экономика железных дорог №4, 2011.
3. Методика и организация расчета укрупненных и единичных расходных ставок в условиях структурной реформы ОАО «РЖД». М., 2008. 57 с.

А.А. Стрекач, В.А. Тушавин

*Санкт-Петербургский государственный
университет аэрокосмического приборостроения*

О ПРЕИМУЩЕСТВАХ НЕЧЕТКИХ ЛОГИЧЕСКИХ МОДЕЛЕЙ В ПРИМЕНЕНИИ К ФИНАНСОВЫМ РИСКАМ

В условиях современной динамически развивающейся экономики немалая роль отводится методологии управления рисками. Финансовые риски не составляют исключение.

Опираясь на классическую двузначную логику, то есть на истинность или ложность умозаключений при оценке финансовых рисков, предполагается исчерпывающее знание всех факторов, оказывающих влияние на риск. Однако, такие ситуации, когда при моделировании финансовых рисков имеется возможность располагать достаточной информацией для дальнейшего принятия решения, встречаются крайне редко. Как правило, приходится действовать, делать соответствующие заключения, принимать те или иные решения в условиях неполных знаний (неполной информации), которые в свою очередь порождают неопределенность при принятии управленческого решения.